REGIONE DEL VENETO

PRT VENETO 2030

Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Documento di sintesi

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Versione aggiornata con i contributi del processo partecipativo

Luca Zaia
Presidente della Regione Veneto

Elisa De Berti
Assessore ai lavori pubblici, infrastrutture e trasporti

Gruppo di lavoro interno

Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Nicola Dell'Acqua

Direzione Infrastrutture, Trasporti e Logistica
Giuseppe Fasiol

Unità Organizzativa Logistica, Navigazione e Piano Regionale dei Trasporti
Luigi Zanin

Unità Organizzativa Supporto di Direzione e Ispettorati di porto
Giorgio De Lucchi

Direzione Infrastrutture e Trasporti
Marco d'Elia

Unità Organizzativa Mobilità e Trasporti
Mauro Menegazzo

Direzione Pianificazione Territoriale
Salvina Sist

Unità Organizzativa Pianificazione Territoriale, Strategica e Cartografia
Franco Alberti

Coordinamento scientifico
Ennio Cascetta

Supporto al coordinamento scientifico
Vittorio Marzano
Andrea Pillon

Comitato scientifico
Paola Savi
Agostino Cappelli
Luca Della Lucia
Marco Mazzarino
Andrea Stocchetti

Consulenti
Luigi Costalli - Aleph s.r.l.
Agostino Nuzzolo - Aleph s.r.l.
Marco Fasan
Michele Giuliani - TPS Italia
Riccardo Maratini - Studio Maratini
Maurizio Cociancich - Elevante s.r.l.
Andrea Ballarin - Studio Ballarin
Luca Romano - LAN s.r.l.
Romeo Incerti - ISFORT

Valutazione Ambientale Strategica
Roberto Rossetto - Terre s.r.l.
Michele Napoli

Valutazione di incidenza ambientale
Antonella Gatto - Terre s.r.l.
Andrea Rizzi

Indice

LE RAGIONI DEL PIANO **6**

LA VISIONE: MOBILITÀ SOSTENIBILE PER UN VENETO CONNESSO E COMPETITIVO **13**

Un Veneto delle opportunità, sostenibile e fruibile

Un Veneto equo e inclusivo

Un Veneto in cui è più semplice muoversi

Un Veneto connesso con il mondo

Un Veneto competitivo

GLI OBIETTIVI DEL PIANO **15**

1. Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale 16
2. Potenziare la mobilità regionale, per un Veneto di cittadini equamente connessi 17
3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto 18
4. Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio 19
5. Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto 20
6. Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità 21
7. Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati 22
8. Sviluppare una nuova *governance* integrata della mobilità regionale 23

LE STRATEGIE E LE AZIONI DEL PIANO **25**

GLI SCENARI E GLI IMPATTI DEL PIANO **31**

LE RISORSE DEL PIANO **32**

LE PROCEDURE DI APPROVAZIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO **34**

Le ragioni del piano

Il sistema della mobilità e della logistica del Veneto deve sostenere lo sviluppo economico e sociale della regione nei prossimi anni, tenendo conto della diversa velocità dei cambiamenti in atto. Cambiamenti territoriali, infrastrutturali e socio demografici più lenti e cambiamenti della produzione, dei mercati e delle tecnologie molto più rapidi e, in qualche misura, meno prevedibili.

Una materia complessa e in profonda evoluzione come la mobilità delle persone e delle merci richiede una **nuova forma di Piano**, in grado di **comprendere**, **interpretare** e **rispondere** alle esigenze di una regione in costante evoluzione, dove la relazione con i mercati internazionali è sempre più centrale e allo stesso tempo le dinamiche di relazione tra centro e periferia mantengono, ed anzi amplificano la loro importanza.

Per queste ragioni è necessario impostare un **nuovo processo di pianificazione della mobilità e della logistica** inteso come un **processo di decisioni pubbliche dinamiche e partecipate**, in grado di identificare i fabbisogni della regione, decidere e realizzare gli interventi infrastrutturali sulla base di progetti di fattibilità tecnico economica solidi, orientare i comportamenti dei diversi livelli istituzionali, attuare politiche di incentivazione e promozione delle innovazioni tecnologiche e della mobilità, monitorare costantemente le trasformazioni e gli effetti delle decisioni prese.

Il nuovo **Piano** rappresenta pertanto lo strumento necessario per adeguare, alle **profonde trasformazioni intervenute negli ultimi 30 anni**, il vigente Piano del 1990. Trasformazioni geopolitiche, economiche, ecologiche, regolatorie ma anche tante scelte che hanno riguardato il sistema della mobilità del Veneto in questi decenni: dalle reti trans europee di trasporto (Reti TEN) alla programmazione e realizzazione di importanti infrastrutture ferroviarie e autostradali a livello nazionale e locale.

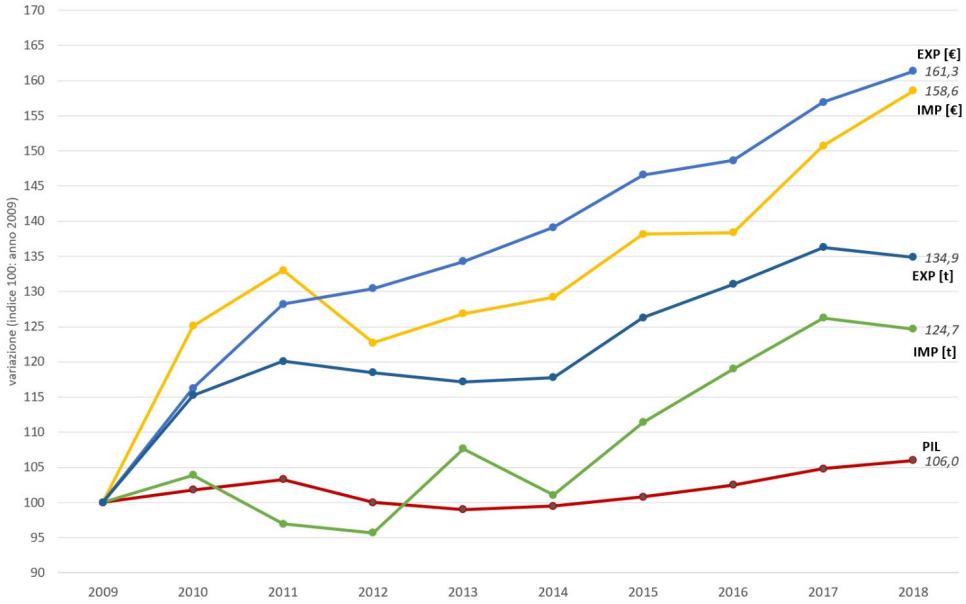
Si pone quindi l'esigenza di **confermare le scelte di fondo coerenti con la visione complessiva** proposta dal Piano, di **rivedere ed adeguare scelte e progetti che si sono accumulati negli anni** per una verifica di compatibilità reciproca e rispetto alle mutate condizioni di contesto e **proporre interventi innovativi** che massimizzino l'effetto sistema per rispondere ai **nuovi fabbisogni** espressi dalla società e dall'economia del Veneto.

Il nuovo **Piano** si propone pertanto come strumento strategico e dinamico, in grado di adeguare le proprie azioni agli **esiti del monitoraggio** dell'efficacia e dell'efficienza degli interventi previsti: un **piano - processo**, in grado di aggiornarsi continuamente e superare la rigidità della pianificazione "classica".

Il quadro socio economico e le principali sfide da affrontare

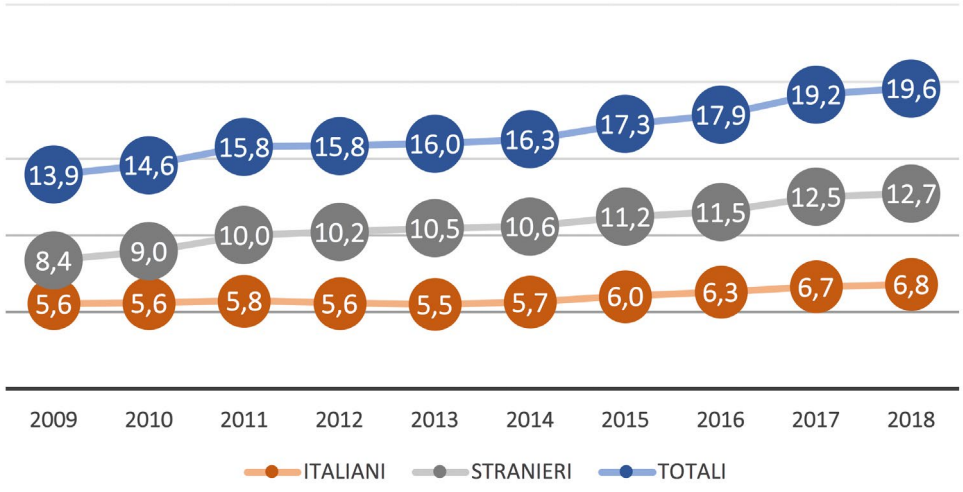
Il Veneto esprime una crescita economica sostenuta e molto più alta di quella nazionale (oltre due volte e mezzo il dato nazionale), con una crescente vocazione all'internazionalizzazione della sua industria e del turismo.

Andamento tendenziale PIL, importazioni ed esportazioni nel Veneto



Fonte: elaborazione su dati ISTAT COEWEB

Andamento in valore assoluto degli arrivi per turismo in Veneto (in milioni)



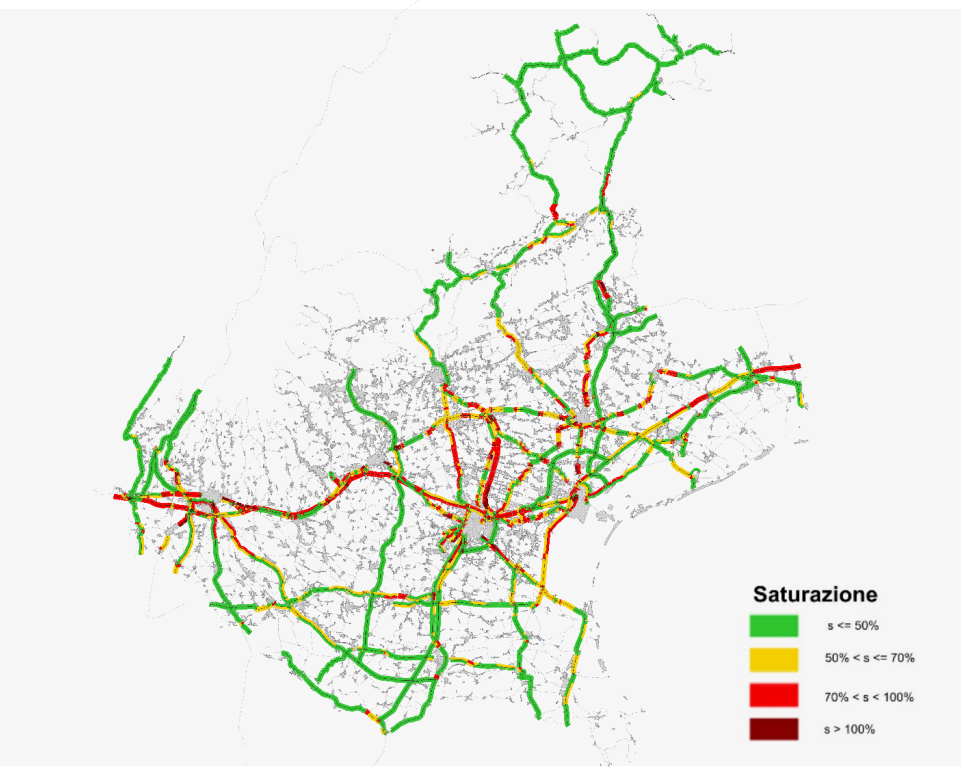
Fonte: elaborazioni su Ufficio Statistica della Regione del Veneto

Fenomeni, che sommati ai traffici che attraversano la regione grazie alla sua posizione strategica sui corridoi europei e nazionali, sottopongono il sistema infrastrutturale del Veneto a notevoli carichi per il trasporto delle merci, oggi ancora troppo squilibrato verso il trasporto su gomma, con fenomeni di congestione ancora diffusi e penalizzanti per la qualità della vita, l'ambiente e la sicurezza.

Inoltre, le reti di trasporto ferroviarie vedono una compresenza di diverse tipologie di traffici (lunga percorrenza, regionali, merci) che impegnano buona parte della capacità disponibile lungo gli itinerari core e rendono la gestione della circolazione difficoltosa.

I servizi della metropolitana d'Italia (i treni TAV) non hanno ancora efficacemente connesso il Veneto alla rete nazionale, in particolare sulla direttrice est-ovest.

Livello di saturazione della rete autostradale e delle strade extraurbane



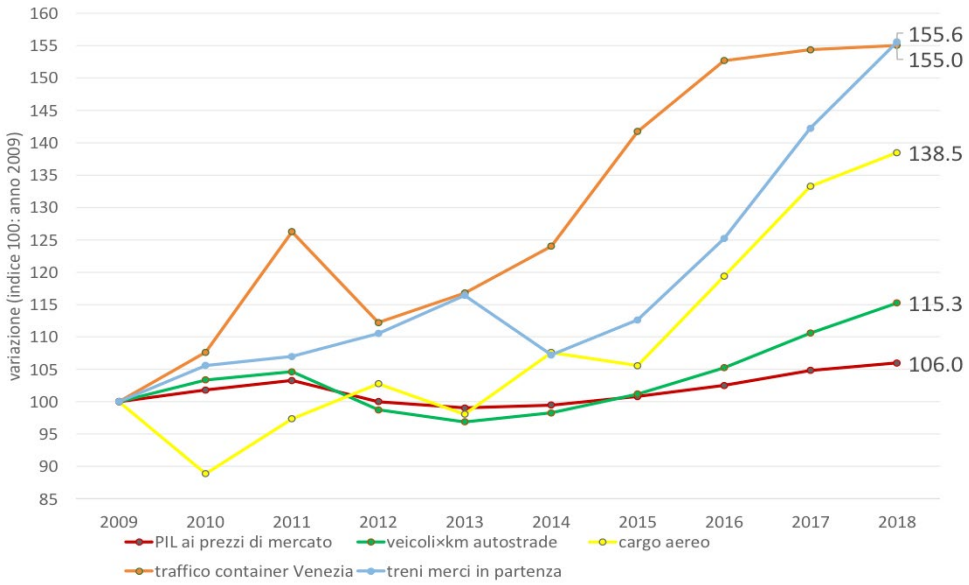
Fonte: Elaborazione Regione Veneto

Al tempo stesso le trasformazioni territoriali in atto hanno incrementato la dispersione degli insediamenti produttivi, residenziali e commerciali, creando problemi di consumo di suolo e dispersione delle domanda di mobilità passeggeri e merci che riduce l'attrattività dei servizi di trasporto di linea su gomma e su ferro.

Il notevole sviluppo della vocazione turistica della regione comporta a sua volta problemi di congestione di alcune infrastrutture viarie e ferroviarie, degli aeroporti, ma anche problemi di scarsa accessibilità ad importanti destinazioni turistiche come ad esempio a Cortina o ai comprensori turistici dal delta del Po a Bibione.

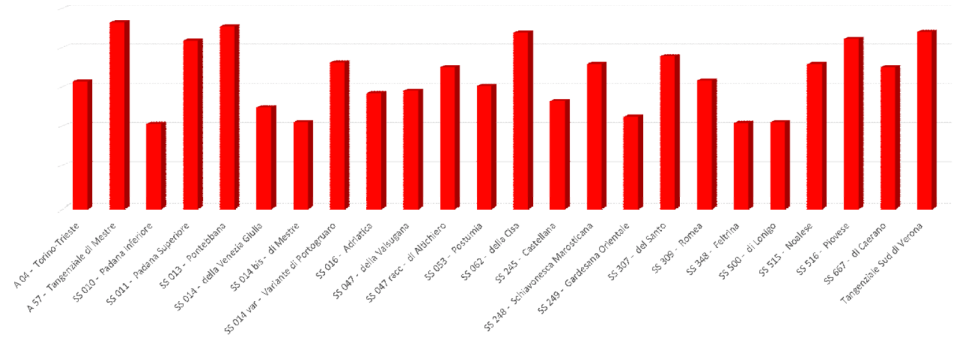
La crescita dei traffici di persone e cose, significativamente più sostenuta della crescita della economia nel suo complesso, è necessaria per una regione competitiva e connessa al suo interno e con l'Europa, ma contribuisce ad incrementare l'impatto ambientale di un sistema che già oggi genera notevoli esternalità negative e sotto il profilo ambientale sia a livello globale con emissioni clima-alteranti, che a livello locale con emissioni nocive per la salute ed una incidentalità stradale ancora insostenibile.

Andamento del PIL e traffici per modalità di trasporto (2009/2019)



Fonte: elaborazione su dati ISTAT, ASSAEROPORTI, AISCAT, RFI, imprese ferroviarie, AdSP Mar Adriatico Settentrionale, UNINA

Densità incidenti stradali - anno 2017



Fonte: ACI

Un sistema della mobilità sostenibile deve coniugare le **tre componenti della sostenibilità**: la sostenibilità economica di una regione che ha ripreso decisamente la via dello sviluppo; la sostenibilità sociale rispetto alle aree e ai segmenti della popolazione a minore accessibilità e maggiore esposizione a rischi per la salute, e la sostenibilità ambientale, rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico e di tutela di un territorio molto fragile.

In sintesi, le **principali esigenze e i fabbisogni** alla base della redazione del Piano possono riassumersi nei seguenti punti:

- servizi TAV insufficienti soprattutto nelle relazioni est-ovest
- possibili imitazioni alla capacità di crescita del traffico ai valichi alpini a sostegno di export e import
- molta capacità delle infrastrutture stradali e ferroviarie occupata dai veicoli merci
- congestione in molti tratti della rete stradale anche in presenza delle nuove infrastrutture previste, necessari altri investimenti e un riequilibrio modale passeggeri e merci

- necessità di favorire la transizione energetica verso fonti non inquinanti e rinnovabili
- risorse per la manutenzione straordinaria delle strade regionali e provinciali insufficienti
- elevata incidentalità, soprattutto su strade extraurbane a elevata congestione e alta incidenza di mezzi pesanti
- necessità di cogliere le opportunità della rivoluzione ICT, connettività e automazione nei trasporti
- riduzione e invecchiamento della popolazione, soprattutto nelle aree periferiche, richiedono nuovi servizi di mobilità
- squilibri in quantità e in risorse per il Trasporto Pubblico Locale, traffico statico sul trasporto su gomma che offre linee non adeguate alle trasformazioni socio-economiche e territoriali, assenza di integrazione funzionale e tariffaria tra gomma e ferro
- processi di affidamento nel mercato dei servizi di trasporto su gomma ancora insufficienti
- presenza di molti progetti infrastrutturali sedimentati nel tempo e non adeguati al mutato contesto trasportistico e normativo
- sistema logistico non pienamente connesso alle reti TEN ferroviarie
- potenziale deficit di capacità container nel porto di Venezia
- sicurezza della navigazione per le grandi navi da crociera a Venezia
- collegamenti ferroviari aeroporti Venezia e Verona non presenti
- insufficiente accessibilità ai comprensori turistici balneari e montani
- necessità di governo integrato del territorio e delle infrastrutture di trasporto
- procedure di aggiornamento dei documenti di pianificazione regionale complesse
- supporto alla edizione dei Giochi Olimpici Invernali del 2026

Il **Piano Regionale dei Trasporti** propone interventi di diversa natura per affrontare le nuove sfide della mobilità sostenibile e si propone come un **processo decisionale** che riguarda infrastrutture, norme, incentivi e politiche dei trasporti.

Le **proposte** in esso contenute fanno riferimento, non solo alle scelte infrastrutturali necessarie, ma anche ad un **insieme di politiche della mobilità**, di **proposte sullo sviluppo del territorio** veneto, di **strumenti di regolazione** dei mercati e di **incentivi per le aziende di trasporto e logistica**, di **norme sulla pianificazione** e sulla **organizzazione** della Regione.

Il Piano individua la **visione socioeconomica** che la politica regionale intende perseguire nello scenario di medio-lungo termine al 2030 e declina **obiettivi**, **strategie** ed **azioni** di intervento, partendo da un quadro conoscitivo che evidenza tendenze evolutive e criticità nei settori del territorio e dell'ambiente, delle dinamiche socioeconomiche, del trasporto privato, del trasporto pubblico, della logistica e del trasporto merci, nonché delle nuove tecnologie.

L'elaborazione del Piano è frutto, oltre che di una approfondita **analisi scientifica**, anche di un ampio **confronto pubblico** a cui il documento è stato sottoposto, e che ha portato alla condivisione dei suoi contenuti con le amministrazioni e i portatori di interesse locale.

LA VISIONE
mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo

La visione per il sistema dei trasporti del Veneto è di garantire una mobilità sostenibile per le persone e le cose. Una visione che si traduce in un Veneto più competitivo e connesso con il mondo ma al tempo stesso attento all'equità sociale, all'inclusività e all'accessibilità dei propri territori.

Un Veneto delle opportunità, sostenibile e fruibile

Il Veneto del 2030 vuole essere una regione con una mobilità sempre più sostenibile, attenta alla salute, all'ambiente, e capace nel contempo di creare migliori opportunità di lavoro, studio e fruizione del tempo libero.

Un Veneto equo e inclusivo

Il Veneto nel 2030 vuole annullare le disparità tra i territori della regione, in particolare per le aree decentrate della montagna e quelle più lontane dai grandi centri urbani. Una regione che fa dell'accessibilità un elemento centrale di sviluppo economico, di equità ed inclusione sociale.

Un Veneto in cui è più semplice muoversi

Il Veneto del 2030 vuole essere una regione in cui si circola con semplicità, dove la mobilità intelligente si traduce in una migliore qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini e dei turisti, dove si riduce la congestione, gli sprechi di tempo e si migliora la qualità della vita dei cittadini.

Un Veneto connesso con il mondo

Il Veneto del 2030 vuole essere una regione moderna, fortemente interconnessa a tutti i mercati mondiali grazie allo sviluppo della portualità, dei suoi aeroporti e della rete infrastrutturale stradale e ferroviaria.

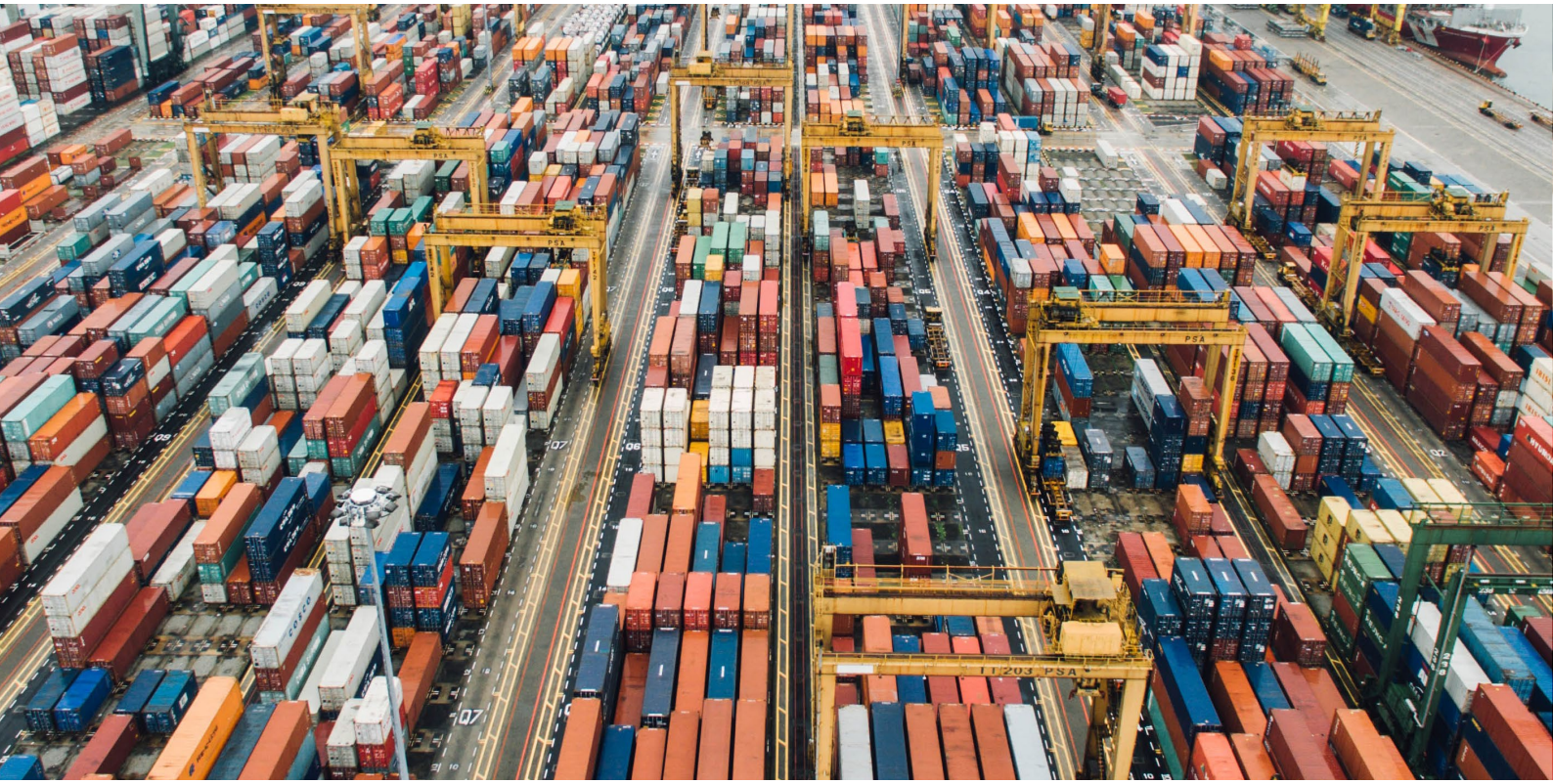
Un Veneto competitivo

Il Veneto del 2030 intente incrementare la produzione di beni e servizi localizzati in Veneto, in uno scenario globale e sempre più competitivo. Un Veneto che punta ad un turismo sostenibile attraverso una migliore accessibilità alle città d'arte e ai comprensori turistici.

Gli obiettivi del Piano

La politica dei trasporti che la Regione intende perseguire è declinata nel Piano in **obiettivi** e **strategie** infrastrutturali e gestionali, **azioni** e **progetti** che comprendono il miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti, la previsione delle ulteriori infrastrutture necessarie al miglioramento della mobilità delle persone e del trasporto delle merci, il rilancio del servizio di trasporto pubblico nonché le nuove strategie di programmazione e governo del Piano.

Il Piano si compone **8 obiettivi**, **8 strategie** e **37 azioni**



Obiettivo 1

Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale

Il Piano Regionale dei Trasporti intende essere lo strumento primario di una politica dei trasporti ampia, che superi i meri confini regionali, che risponda alla vocazione dell'economia veneta fortemente orientata alle relazioni internazionali, caratterizzata dalle importazioni delle materie prime e dei semilavorati e dall'esportazione dei prodotti finiti.

Il Piano ha tra i suoi obiettivi quello di concorrere ad un incremento della produttività regionale tramite il miglioramento delle connessioni sia interne che esterne, elementi vitali per una regione a vocazione manifatturiera orientata all'export com'è quella del Veneto.

L'obiettivo primario è completare il disegno infrastrutturale di connessione con le principali capitali europee e i relativi mercati di riferimento e favorire le relazioni tra la Regione e le diverse parti del Paese, ad iniziare dalle regioni del nord est che per prossimità e livelli di interazione economica e sociale esprimono i massimi livelli di interscambio di persone e merci.

Le relazioni commerciali del Veneto con il resto del mondo, l'Europa e l'Italia devono avvenire con maggiore rispetto dell'ambiente attraverso un sostanziale riequilibrio fra la gomma e l'intermodalità ferroviaria consentendo in tal modo al Veneto di proseguire sul percorso di crescita economica eliminando le criticità strutturali e riducendo gli impatti ambientali.

Obiettivo 2

Potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi

Obiettivo trasversale di tutte le strategie del Piano è la transizione verso un sistema di mobilità regionale in grado di soddisfare i bisogni dei cittadini, attraverso un sistema di mobilità che superi i problemi di congestione e i limiti di coordinamento tra le diverse modalità di trasporto.

L'offerta di servizi di mobilità deve essere improntata al principio di equità, attenuando le disparità in termini di dotazioni infrastrutturali e servizi che sono alla base degli squilibri economici e sociali all'interno della regione.

Significative in questo quadro sono le iniziative per connettere in modo più forte l'area montana ed il Polesine ai principali poli del Veneto centrale, migliorando la qualità dei servizi pubblici, attraverso investimenti e politiche che riducano le disparità territoriali e siano in grado di invertire le tendenze demografiche caratterizzate dallo spopolamento dei centri periferici verso i centri maggiori.

Analoga attenzione è garantita anche nei confronti delle persone con ridotta mobilità.

Obiettivo 3

Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto

Obiettivo del Piano è dare un contributo essenziale allo sviluppo dell'offerta turistica regionale che si basa su un patrimonio diffuso di città d'arte, strutture ricettive, insediamenti costieri, lacuali, pedemontani e montani, ma anche su una fitta rete di luoghi della memoria e percorsi d'arte, come le trincee della Grande Guerra, i percorsi delle ville venete, le città murate, gli insediamenti incastellati.

È di primaria importanza garantire la piena accessibilità a tutte queste aree turistiche, e promuovere l'integrazione tra le diverse forme di turismo che il Veneto è in grado di offrire. A tal fine il Piano reputa cruciale ampliare la rete delle infrastrutture, implementando e migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità dolce (cicloturismo, percorsi naturalistici e storico religiosi).

Lo sviluppo dell'offerta aeroportuale, e la connessione degli aeroporti con il tessuto regionale, sono elementi imprescindibili per sostenere la competitività internazionale dell'offerta turistica.

Obiettivo 4

Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio

Il Piano prevede soluzioni volte a ridurre l'impatto ambientale della mobilità in Veneto, sia a livello globale, attraverso una riduzione significativa delle emissioni di gas clima alteranti, sia a livello locale, riducendo le emissioni di gas e polveri nocivi che pregiudicano la qualità dell'aria, soprattutto nelle aree urbane.

Il perseguimento di questi obiettivi richiede interventi mirati sulla rete infrastrutturale al fine di consentire la maggiore fluidificazione del traffico e la diminuzione dei fenomeni di congestione stradale. Rilevante, sotto questo profilo, è l'impegno a livello di riorganizzazione della mobilità nei principali nodi urbani, da ottenersi attraverso lo sviluppo di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in stretta sinergia con gli obiettivi definiti dal Piano.

Al fine di migliorare la qualità dell'aria nella Regione il Piano definisce obiettivi quantitativi in termini di cambio modale da gomma a modalità di trasporto maggiormente sostenibili, in particolare quella ferroviaria. Inoltre, di centrale importanza è il rilancio dei servizi nel trasporto pubblico locale, sia attraverso il rinnovo della flotta e il miglioramento delle condizioni generali di comfort, che con un incisivo sviluppo delle tecnologie informatiche.

Altri elementi di contrasto all'inquinamento che il Piano si prefigge di osservare e di prevedere eventuali azioni di supporto, sono quelli relativi allo sviluppo dei cosiddetti carburanti green (gas metano, gas naturale liquefatto – LNG, gas propano liquido – GPL, alimentazione ad idrogeno) e lo sviluppo dei veicoli ibridi ed elettrici.

Obiettivo 5

Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto

Il Piano definisce le linee di indirizzo per la realizzazione di infrastrutture moderne, giustificate dalla domanda di trasporto, e soprattutto capaci di garantire maggiore sicurezza di viaggio per gli utenti.

Il fenomeno dell'incidentalità stradale costituisce elemento su cui porre la massima attenzione: lo sviluppo di sistemi di sicurezza e di connettività dei mezzi di trasporti pone la sfida di dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS (Intelligent Trasportation System) in grado di dialogare con i veicoli, ma anche di prevedere una gerarchizzazione degli spazi aumentando le condizioni di sicurezza per la mobilità debole.

Nello spirito dell'approccio strategico al Piano, queste azioni sono oggetto di continuo monitoraggio al fine di implementare azioni correttive e di promozione delle buone pratiche.

Altro tema fondamentale per la sicurezza è quello dell'implementazione del monitoraggio programmato delle infrastrutture e i conseguenti interventi di manutenzione.

Obiettivo 6

Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità

Il Piano promuove l'attuazione di azioni ed investimenti per consentire il passaggio verso l'utilizzo di applicazioni informatiche per favorire l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto.

Lo sviluppo delle nuove tecnologie è improntata alla definizione di obiettivi ampiamente condivisi tra decisioni, operatori del settore ed utenti al fine di sviluppare tecnologie ed applicativi in grado di migliorare la qualità e l'accessibilità dei servizi e la mobilità nel suo complesso.

La finalità di promuovere l'applicazione di tecnologie innovative e nuovi paradigmi della mobilità è duplice: da un lato, offrire migliori servizi e maggiore sicurezza ai cittadini e agli operatori, dall' altro, promuovere la capacità imprenditoriale di centri di ricerca e società che operano in un mercato in rapida ascesa.

Obiettivo 7

Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati

Un sistema efficiente di trasporto pubblico garantisce risparmi economici per la collettività, favorisce il tessuto economico garantendo una maggiore competitività delle imprese e assicura all'utenza, e in particolare alle fasce più vulnerabili della società, il diritto alla mobilità e indirettamente il diritto al lavoro.

Il Piano, nell'ottica di garantire la sostenibilità economica dei servizi, ha come obiettivo l'efficientamento del sistema del Trasporto Pubblico Locale attraverso l'analisi dei costi di produzione in rapporto ai ricavi da traffico e al grado di raggiungimento nella qualità dei servizi.

Dove il modello di offerta proposto non sia in grado di rispondere alla domanda di mobilità in una specifica area, e quindi non si raggiungano ricavi da traffico atti a garantire un equilibrio economico, il Piano prevede la sperimentazione di modelli di offerta innovativi al fine di raggiungere livelli di efficienza tali da garantire la sostenibilità finanziaria dei servizi a medio e lungo termine.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali, il Piano promuove forme di finanziamento in grado di attrarre capitali privati, al fine di ridurre per quanto possibile gli oneri a carico dei fondi pubblici, e valuta la sostenibilità delle opere in base agli effetti attesi.

Obiettivo 8

Sviluppare una nuova *governance* integrata della mobilità regionale

Il Piano propone di ridefinire le politiche di gestione complessiva della mobilità regionale, ricercando ed implementando modelli decisionali e gestionali più efficienti per il suo sviluppo, così come operato con le positive esperienze già condotte dalla Regione nel campo della gestione delle infrastrutture (Concessioni Autostradali Venete S.p.A., Veneto Strade S.p.A. e Sistemi Territoriali S.p.A, Autovie Venete).

Rientra in tale contesto il sistema delle concessioni autostradali e della rete stradale ordinaria, la gestione della rete ferroviaria, il coordinamento del sistema degli interporti, il riordino nelle competenze del Trasporto Pubblico Locale.

Inoltre, per implementare nuovi e più efficaci modelli di gestione del Piano è necessario sostenere il percorso evolutivo della pianificazione, da una modalità di Piano-Progetto ad una più moderna impostazione di Piano-Processo, che richiede il potenziamento, lo sviluppo e la messa a punto di nuovi strumenti di supporto alle decisioni e il monitoraggio delle azioni previste dal Piano stesso.

LE STRATEGIE E LE AZIONI DEL PIANO

Il Piano si caratterizza quale strumento che si adatta agli stimoli e alla dinamicità della società e dell'economia veneta, stabilendo strategie ed azioni con obiettivi misurabili, oltre a meccanismi di adeguamento delle politiche sui trasporti in grado di pianificare e governare i processi.

Strategia 1 | Inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia

La strategia mira ad inserire pienamente il Veneto nella rete dei servizi ferroviari di livello TAV (Treno ad Alta Velocità). Le linee TAV sono linee di nuova costruzione che consentono velocità commerciali superiori ai 150 Km/h, l'inserimento di treni europei merci (TEM), elevate prestazioni, ed un frequente cadenzamento degli orari.

Ad oggi questi servizi interessano il collegamento Venezia/Padova e Verona/Bologna ed è prevista l'estensione alle direttrici Padova/Bologna, Venezia/Trieste oltre che il completamento dell'intero tratto Milano-Venezia. La rete dei servizi TAV ha comportato enormi benefici sociali, economici e ambientali, rendendola nei fatti la "metropolitana d'Italia".

Questa rete va estesa, come da programmazione nazionale, alle relazioni est – ovest, particolarmente importanti per il Veneto oltre che a quelle non meno importanti nord-sud. Ai collegamenti nazionali si aggiungono quelli internazionali verso ovest (Parigi e Barcellona) e verso nord est (Monaco e Vienna), secondo i programmi di implementazione definiti dall'Unione Europea.

Le Azioni

- A1.1 | Completamento linea TAV "Milano - Venezia"
- A1.2 | Completamento dell'Alta Velocità di Rete della linea Venezia – Trieste
- A1.3 | Completamento dell'Alta Velocità di Rete della linea Padova – Bologna

Strategia 2 | Promuovere la comodalità mare - gomma - ferro ed il riequilibrio modale del trasporto merci

Il trasporto merci, fondamentale per lo sviluppo economico, oggi grava pesantemente sulle reti di mobilità del Veneto. É necessario realizzare interventi che, oltre a decongestionare le reti stradali e ferroviarie, favoriscano un maggiore uso della comodalità, ossia l'utilizzo di

diverse modalità di trasporto (via mare in combinato con ferrovia e gomma per la stessa unità di carico container semirimorchio).

Bisogna inoltre porre particolare attenzione ai nodi di interscambio, ossia ai porti marittimi e terrestri (interporti e centri logistici) in quanto punti di consolidamento di carichi adatti alla ferrovia e luoghi ideali per il carico/scarico delle merci su ferrovia. Ciò richiede aree di accumulo (terminal container, aree parcheggio, movimentazione), funzionalità e collegamenti ferroviari con gli assi portanti delle reti TEN.

Le Azioni

- A2.1 | Completamento dell'asse ferroviario del Brennero con priorità ai nodi di Verona, Padova e Venezia
- A2.2 | Adeguamento delle linee ferroviarie per i servizi merci a standard TEM (Treno Merci Europeo) e miglioramento dei raccordi di ultimo miglio ferroviario nei nodi logistici
- A2.3 | Piano di sviluppo degli interporti e delle piattaforme logistiche
- A2.4 | Aumento selettivo della capacità dei terminal portuali e miglioramento dell'offerta strategica dei porti di Venezia e Chioggia

Strategia 3 | Realizzare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente

Il sistema del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è fondamentale per assicurare il diritto alla mobilità a tutti i cittadini, anche in considerazione dell'aumento dell'età media della popolazione e alla necessità di garantire maggiore equità nell'accesso ai servizi sul territorio. Il riequilibrio della ripartizione modale consente inoltre notevoli benefici in termini ambientali e di sicurezza per i viaggiatori.

La strategia del Piano si articola in azioni infrastrutturali, regolatorie e organizzative, al fine di superare criteri storici di distribuzione delle risorse per perseguire criteri di maggiore efficienza nella prospettiva di incrementare la quota di passeggeri che utilizza il trasporto pubblico, così da consolidare il trend di crescita registrato negli ultimi cinque anni.

Le Azioni

- A3.1 | Completare il disegno della rete infrastrutturale della metropolitana veneta
- A3.2 | Velocizzazione della linea Mestre-Adria
- A3.3| Sviluppo delle stazioni ferroviarie come elementi d'innesco di insediamenti e trasformazioni urbane, anche al fine di frenare il consumo del suolo e promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico
- A3.4 | Razionalizzazione, e miglioramento dei servizi su gomma e di navigazione, attivazione delle gare per bacini di traffico ottimizzati, inclusi servizi innovativi per le aree a bassa densità
- A3.5 | Integrazione tariffaria del trasporto pubblico regionale
- A3.6 | Definire lo sviluppo della mobilità urbana attraverso i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e la promozione dei servizi informativi per l'info mobilità
- A3.7 | Definire politiche di mobility management pubblico e privato anche con l'utilizzo di iniziative social per migliorare efficienza ed efficacia del trasporto pubblico e privato

- A3.8 | Adeguare e potenziare l'offerta dei servizi ferroviari della rete regionale
- A3.9 | Garantire il diritto al trasporto agli utenti con mobilità ridotta

Strategia 4 | Efficientare e completare la rete stradale regionale

La rete stradale del Veneto è interessata da elevati livelli di congestione su alcuni itinerari, in alcuni intervalli orari e da un divario infrastrutturale tra la capacità esistente sugli assi e la domanda registrata e tendenziale. Vi sono inoltre necessità di interventi legati alla manutenzione della rete esistente, per il miglioramento delle caratteristiche della sua sicurezza e resilienza, sia rispetto all'aumento dei flussi di traffico che alla vulnerabilità ai cambiamenti climatici, tenuto conto anche della necessità di favorire i processi dell'economia circolare.

A ciò si associano le esigenze di evoluzione verso i moderni modelli di gestione di sistemi informativi della rete per minimizzare le conseguenze negative provocate da code ed incidenti.

In relazione ai programmi di investimento per l'ammodernamento delle infrastrutture e la realizzazione di nuove opere, occorre pertanto procedere con una attenta analisi delle proposte attivate nei decenni precedenti, riconsiderando le loro caratteristiche, in modo da valutarne il mantenimento dell'interesse e, qualora necessario, procedere poi alla loro realizzazione con nuovi strumenti in grado di ridurre gli impatti sul territorio e i costi di realizzazione.

Le Azioni

- A4.1 | Completare il disegno della rete infrastrutturale stradale sulla base dell'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture sul sistema socio economico regionale
- A4.2 | Programma di manutenzione straordinaria per la viabilità di connessione e per la riduzione dell'incidentalità
- A4.3 | Implementare e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale e le sue relazioni con la rete stradale regionale

Strategia 5 | Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche

Il Veneto è la prima regione italiana per presenze turistiche registrando un trend di progressivo incremento che incide in particolare nelle infrastrutture dell'area litoranea a ridosso delle spiagge, delle città d'arte, del lago di Garda e della Valpolicella, dell'ambito termale euganeo, dell'area montana e pedemontana.

L'accesso ai centri attrattori ha evidenziato criticità sia per i diffusi deficit di accessibilità via terra (che caratterizza in particolare i comprensori turistici e le aree costiere), che nelle connessioni con i maggiori *hub* di trasporto (aeroporti e stazioni).

Particolarmente complessa è la gestione dei sovraffollamenti in nodi problematici come Venezia, specie in relazione all'influenza generata dal traffico crocieristico, della gronda lagunare, del litorale veneziano e delle principali mete dolomitiche. Oltre alle necessità insite nella situazione della rete, il tema turistico apre scenari di sviluppo legati alla possibilità di ampliare l'offerta turistica con infrastrutture dedicate quali le ciclovie, percorsi di trekking ed ippovie.

Le Azioni

- A5.1 | Interventi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici
- A5.2 | Miglioramento del collegamento tra gli aeroporti e la rete regionale del trasporto ferroviario
- A5.3 | Riassetto del terminal crocieristico di Venezia, a salvaguardia dello sviluppo del
- settore, nel rispetto della sostenibilità ambientale
- A5.4 | Sviluppo di un piano di itinerari turistici, percorsi, piste ciclabili ed ippovie, con priorità agli itinerari di accesso ai nodi urbani
- A5.5 | Ammodernare il sistema degli impianti di risalita e favorire l'integrazione con il sistema di trasporto pubblico e privato
- A5.6 | Rilanciare il settore della navigazione interna
- A5.7 | Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026
- A5.8 | Sviluppo di un piano di accessibilità all'area *"Le colline del prosecco di Conegliano e Valdobbiadene"* sito UNESCO, e indirizzi per gli itinerari turistici slow da collegare con i grandi itinerari nazionali e internazionali

Strategia 6 | Sostenere la transizione energetica del trasporto verso la mobilità sostenibile

Il costante incremento del traffico registrato nel periodo 2014-18 comporta un conseguente aumento di immissioni inquinanti e di rumore immesso nell'ambiente, in particolare nei grandi centri abitati in cui la fluidità del traffico è limitata dall'urbanizzazione.

Il settore dei trasporti dipende ancor oggi fortemente dai combustibili fossili e rappresenta al contempo un quarto circa del totale delle emissioni totali di gas serra a livello nazionale. Al fine di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti è necessario intraprendere azioni che disincentivino il ricorso al mezzo privato, che favoriscano l'impiego di mezzi a basso impatto ambientale, come i veicoli Euro 5 ed Euro 6, quelli a trazione elettrica o a combustibili alternativi, come i biocarburanti, il gas naturale e l'idrogeno.

Un particolare ambito viene individuato nelle politiche in tema dei trasporti che riguardano la Laguna di Venezia, in particolare per quanto disposto dalle norme quali la Legge Speciale n. 171/1973, e da strumenti di settore come il Piano Morfologico della Laguna ed il PALAV.

Le Azioni

- A6.1 | Attivare azioni per la diminuzione dell'impatto ambientale generato dal trasporto su gomma, anche attraverso azioni per l'internalizzazione delle conseguenze sociali provocate dall'inquinamento
- A6.2 | Favorire lo sviluppo di una rete infrastrutturale di ricarica per veicoli elettrici privati e commerciali nonché delle unità di navigazione con standard comuni coerenti con gli indirizzi tecnologici di scala nazionale, anche mediante l'intervento degli operatori privati del settore
- A6.3 | Dare forma alle reti per la diffusione della mobilità ad idrogeno e LNG, a particolare beneficio del trasporto merci su strada

Strategia 7 | Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità

Lo sviluppo delle nuove tecnologie per la mobilità permette di gestire in modo più semplice e intuitivo l'accesso al servizio del trasporto pubblico e allo stesso tempo di ottenere informazioni sul traffico in tempo reale. Ciò consente la realizzazione di sistemi dinamici di controllo e monitoraggio continuo sia nella filiera passeggeri che in quella delle merci, migliorando la qualità dei servizi offerti.

Le Azioni

- A7.1 | Definire un approccio integrato degli standard tecnologici per lo sviluppo di un ambiente unico ICT e ITS regionale
- A7.2 | Attuare provvedimenti per lo sviluppo di applicazioni di nuove tecnologie per il trasporto passeggeri e merci condivise con i cittadini
- A7.3 | Sostenere lo sviluppo di applicazioni ICT e ITS per le piccole e medie imprese
- A7.4 | Sviluppare tecnologie *smart road* per gli assi delle viabilità regionale primaria

Strategia 8 | Strategie di governo, programmazione e controllo

L'attuazione del Piano, che integra azioni progettuali, realizzative, amministrative, regolatorie e gestionali, richiede strumenti di *governance* innovativi. Questi sono definiti per svolgere efficacemente l'aggiornamento e l'integrazione del Piano, per realizzare il monitoraggio dei fenomeni connessi alla mobilità e per effettuare studi e progetti adeguati all'attuazione del Piano. Inoltre, è necessario dotarsi degli strumenti necessari a svolgere efficacemente la funzione di soggetto regolatore dei servizi, affidati a terzi e/o gestiti in *house* dalla Regione.

Le Azioni

- A8.1 | Rafforzamento della *governance* e della gestione dei trasporti regionali, anche con istituzione/revisione del ruolo delle società regionali per la gestione diretta di infrastrutture e servizi di interesse regionale
- A8.2| Istituzione della Struttura Tecnica di Piano (STP)
- A8.3 | Linee guida per la progettazione ambientale, paesaggistica e per la qualità architettonica delle infrastrutture

GLI SCENARI E GLI IMPATTI DEL PIANO

Per quantificare e valutare gli impatti del Piano sulla mobilità e il territorio sono state effettuate delle simulazioni che tengono conto di diversi indicatori, come ad esempio le previsioni di crescita della domanda di mobilità, le analisi di traffico, l'andamento dell'incidentalità sulla rete stradale, il rapporto tra la domanda servita dal trasporto pubblico locale e quella potenziale, la produzione di emissioni inquinanti (gas serra e particolato) ecc.

Gli indicatori sono stati elaborati rispetto a due scenari:

- il primo che prende a riferimento i fenomeni studiati così come si presentano attualmente e come si presume possano evolversi nel tempo (**scenario *do-nothing***, ossia senza alcun intervento previsto dal Piano);
- il secondo, definito **scenario base**, che tiene conto di tutti gli interventi che il Piano indica come "*invarianti*", ossia tutti quegli interventi che si ritengono essenziali per la buona riuscita del Piano stesso. Quest'ultimo scenario è stato poi integrato con previsioni che implicano un maggior trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro (***shift to rail cargo***) e un maggior utilizzo del trasporto pubblico locale rispetto all'auto privata (***shift to TPL***).

In sintesi si può affermare che gli interventi previsti dal Piano, combinati ad un progressivo miglioramento tecnologico dei mezzi di trasporto, **porteranno al 2030** ad una **drastica riduzione della produzione di polveri sottili (circa -80%) e di emissioni di anidride carbonica e gas serra (circa -30%)**.

Inoltre, la riduzione del volume di veicoli circolanti per *shift* modale, la riduzione della congestione stradale, e le variazioni di percorso indotte da nuove infrastrutture stradali porterà ad una **notevole riduzione dei veicoli circolanti**, e in particolare una riduzione di circa **20 milioni di veicoli·ora** per anno nello scenario base, che potrebbero passare a **21 milioni di veicoli·ora**, nel caso di un maggior trasferimento delle merci da gomma a ferro e a **26 milioni di veicoli·ora**, nel caso di un maggior sviluppo del trasporto pubblico.

Positivo è anche l'effetto delle scelte di Piano in relazione alla **riduzione dell'incidentalità sulla rete stradale**. Nello scenario base, la diminuzione **dell'incidentalità** per mezzo privato è pari al **-12%** e il numero dei decessi si attesta intorno al **-11,3%**, ulteriormente ridotti negli scenari di un maggior trasporto pubblico (**-16,5%**) e trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro (**-13%**).

Infine, è importante sottolineare come le **scelte effettuate dal Piano concorrano efficacemente a raggiungere gli obiettivi europei** in ambito ambientale (riduzione delle emissioni) e della sicurezza stradale (riduzione della mortalità e dell'incidentalità).

LE RISORSE DEL PIANO

Il Piano Regionale dei Trasporti prevede l'attivazione di interventi infrastrutturali gestionali ed amministrativi con fondi regionali, statali ed europei, nonché con l'apporto di capitali privati.

AMBITI DI INTERVENTO		
	Costi complessivi*	Risorse disponibili*
Invarianti: opere ferroviarie Alta Velocità in Veneto	11.851,8	4.931,96
Invarianti: sviluppo della rete stradale ed autostradale	6.396,86	6.076,86
Invarianti: investimenti sui porti e interporti	413,40	155,00
Invarianti: connessione e sviluppo aeroporti	564,41	474,18
Invarianti: sviluppo della rete ferroviaria regionale, inclusi i progetti di elettrificazione	933,00	546,00
Rinnovo del parco rotabile	659,00	659,00
Piano di eliminazione dei passaggi a livello a raso	147,00	147,00
Studi per la pianificazione e lo sviluppo della rete Logistica regionale con fondi del programma Connecting Europe Facility: progetto *Veneto Intermodal*	0,29	0,29
Totali	20.965,76	12.993,69

*Milioni di euro

Ulteriore elemento che concorre alle integrazioni del Piano è costituito dall'**aggiornamento dai programmi di implementazione finanziaria** previsti dai diversi strumenti di finanziamento regionali statali ed europei.

Al fine di definire il quadro di riferimento delle fonti finanziarie necessarie all'avvio delle azioni sopra descritte si indicano i seguenti possibili **ambiti di acquisizione delle risorse**:

Finanziamento dei progetti di fattibilità e *project review*	• Finanziamenti europei gestiti o direttamente dalla Regione o dagli Enti proponenti l'investimento (fondi di cooperazione territoriale, Fondo C.E.F., Orizon etc.) • Fondi Comuni confinanti
Incremento dei fondi trasferiti alle Aziende per la gestione dei servizi di TPL, sostegno alle fasce deboli ed abbonamenti integrati aziendali	• Fondi statali e regionali • Accordi con le Aziende per lo sviluppo di *welfare* aziendale • Fondi per l'integrazione e lo sviluppo delle aree depresse • Risparmi Iva derivanti dal riassetto societario del Gestore del servizio
Fondi per la manutenzione ordinaria e straordinaria e la sicurezza stradale, da attuarsi anche mediante criteri per favorire gli interventi sui tratti ed i punti più pericolosi e dannosi sotto il profilo delle esternalità ambientali	• Intese con i gestori delle infrastrutture autostradali per il reimpiego dei ricavi da concessione • Fondi regionali, statali ed europei per il finanziamento delle infrastrutture

LE PROCEDURE DI APPROVAZIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO

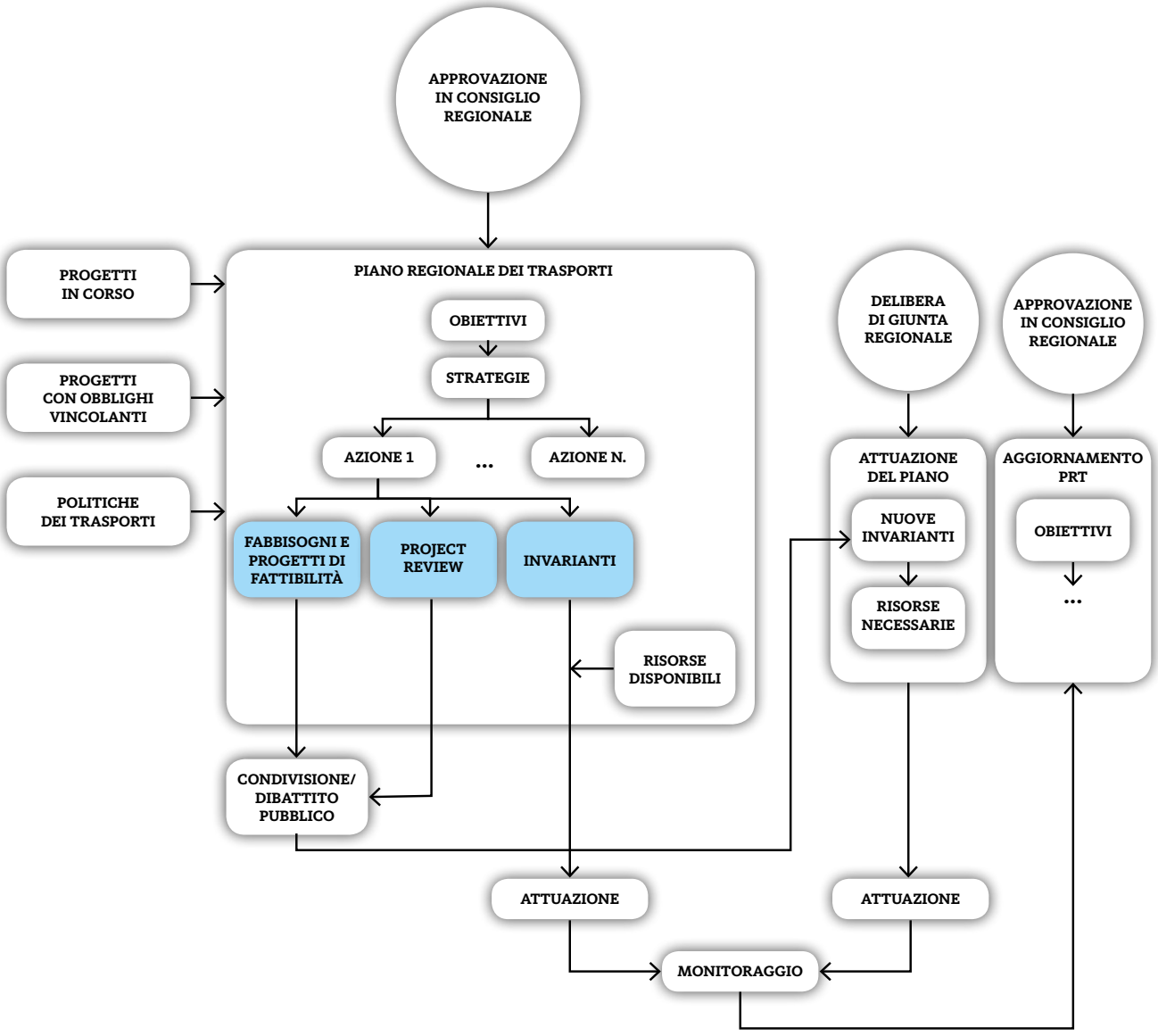
Sotto un profilo procedurale, come previsto dalla Legge Regionale 25/1998, il Piano è adottato dalla Giunta Regionale ed approvato dal Consiglio Regionale dopo un processo di consultazione dei territori e delle organizzazioni economiche e sociali.

Il processo approvativo è accompagnato dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA), al fine di valutare, coerentemente con la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, gli impatti prodotti dal Piano sull'ambiente e la salute della popolazione.

Per quanto attiene il processo di attuazione, il Piano prevede l'istituzione di un'apposita Struttura tecnico-amministrativa con funzioni di "cabina di regia" per il coordinamento delle azioni del Piano, il monitoraggio dei risultati e la valutazione della loro coerenza rispetto agli indicatori individuati (v. Azione A.8.2).

Le modifiche e le integrazioni del Piano che abbiano carattere meramente attuativo e che non alterino i contenuti sostanziali individuati negli Obiettivi e nella Strategia sono deliberate dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare. Diversamente le integrazioni sostanziali al Piano sono affrontate dal Consiglio regionale.

Schema del processo decisionale di governo del Piano



Le risultanze del processo partecipativo

IlIl processo di consultazione adottato dalla Regione è stato suddiviso in **due fasi**:

- **la prima**, è consistita nella presentazione e discussione pubblica del documento preliminare di Piano e la successiva raccolta delle osservazioni e delle proposte migliorative da parte degli attori locali;
- **la seconda** fase di ascolto e partecipazione pubblica, che si svolgerà nei prossimi mesi, riguarda invece la raccolta delle osservazioni di carattere ambientale, secondo quando previsto dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

La **presentazione e discussione pubblica** del documento preliminare di Piano ha consentito di far emergere, nella fase iniziale di elaborazione del documento, alcune **proposte di integrazione** che hanno permesso di **aggiornare il documento** prima di avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

In particolare, le osservazioni raccolte hanno consentito di **apprendere**, **valutare** ed **approfondire** le **esigenze espresse dal territorio** e hanno fatto emergere, oltre ad un diffuso apprezzamento per l'impostazione generale del Piano, **proposte integrative che sono state valutate dagli estensori del Piano**. Inoltre, la fase di ascolto ha consentito di far emergere alcune **importanti considerazioni di carattere ambientale**, consentendo la loro trattazione in una fase anticipata rispetto all'avvio della procedura di VAS.

I contributi ricevuti hanno consentito di apportare **modifiche significative al Piano** in materia di trasporto pubblico locale, di trasporto merci e logistica, di mobilità urbana e infrastrutture stradali e ferroviarie, di sviluppo sostenibile della portualità e delle vie di navigazione, nonché di sviluppo delle tecnologie informatiche per migliorare la mobilità e la scurezza stradale.

In particolare, a seguito delle osservazioni ricevute, sono state **integrate 15 azioni** (di cui **3 azioni inserite ex novo**).

Il processo di consultazione pubblica

Il documento preliminare di Piano è stato presentato è discusso nel corso di **8 incontri**, che hanno coinvolto **oltre 700 persone**, in rappresenta di amministrazioni locali ed enti pubblici, associazioni di categoria e rappresentanti degli interessi economici e sociali, imprese, professionisti e singoli cittadini.

La consultazione pubblica si è aperta il 2 luglio 2019[1] con la presentazione dei contenuti del Piano e l'attivazione di **quattro tavoli di confronto**[2] e discussione sui seguenti temi: 1) infrastrutture di trasporto; 2) logistica, porti e interporti; 3) trasporto pubblico regionale; 4) impatto del Piano su ambiente e turismo.

All'evento di presentazione del Piano sono seguiti **7 incontri territoriali** , che hanno interessato l'insieme delle province del Veneto. Questi incontri, oltre a presentare l'impostazione generale del documento, hanno avuto l'obiettivo di declinare a livello territoriale le strategie del Piano e di illustrare gli interventi previsti per ciascuna provincia. Agli incontri, hanno partecipato **circa 450 persone**.

Al termine di ogni incontro i partecipanti sono stati invitati a presentare osservazioni e proposte migliorative in forma scritta.

---

1 L'evento si è svolto presso il Palazzo Grandi Stazioni di Venezia ed ha avuto la durata di un'intera giornata.

2 Verona (Loggia di Frà Giacomo) - 4 luglio 2019; Vicenza (Sede della Provincia) - 4 luglio; Venezia (Palazzo Linetti) - 10 luglio; Rovigo (sede del Consiglio Provinciale) - 18 luglio; Padova (Sala della Provincia "la Cittadella") 18 luglio; Belluno (Villa Pat) - 19 luglio; Treviso (Sede della Provincia, Sala del Consiglio provinciale) - 19 luglio.

Complessivamente sono state ricevute **110 osservazioni** da parte di **88 soggetti** (alcuni dei quali hanno inviato due o più contributi).

I soggetti che hanno presentato osservazioni sono: **amministrazioni locali** (55%); **organizzazioni di categoria e sindacati** (16%); **partiti politici**, **associazioni** e **comitati** (13%); **enti ed operatori pubblici e privati** (13%); **esperti e cittadini** (3%).

I contributi raccolti hanno riguardato i seguenti **macro – temi**:

- infrastrutture di trasporto: **46 osservazioni** (41%);
- la logistica, i porti e gli interporti: **13 osservazioni** (12%);
- ambiente, territorio e turismo: **13 osservazioni** (12%);
- il trasporto pubblico regionale: **10 osservazioni** (10%);
- vari temi: **28 osservazioni** (25%).

La consultazione è stata accompagnata da una comunicazione on line (www.prtveneto2030.it) dove sono state rese accessibili tutte le informazioni utili alla discussione pubblica (il Piano nella sua versione integrale, un documento di sintesi, la presentazione utilizzata durante l'evento di lancio e il calendario degli incontri).

Il sito ha registrato **1.295 accessi da utenti unici** e **4.626 visualizzazioni di pagina**. I dati di accesso per area geografica mostrano un buon numero di accessi anche da città italiane esterne alla Regione Veneto, come Milano, Roma e Bologna, sintomo di un interesse ampio per il progetto.

REGIONE DEL VENETO

www.prtveneto2030.it